



Revue Géographique de l'Est

vol.57 / 1-2 | 2017

Les pays européens à l'épreuve de la
désindustrialisation, une approche comparative

Définir une stratégie de développement pour une ville post-industrielle. Analyse du cas de Łódź en Pologne

*The strategy of development for post-industrial city : case analysis of Łódź,
Poland*

*Die Entwicklungsstrategie für die Postindustrielle Stadt: Fallanalyse von Łódź,
Polen*

Monika Maria Cysek-Pawlak



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/6315>

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Référence électronique

Monika Maria Cysek-Pawlak, « Définir une stratégie de développement pour une ville post-industrielle. Analyse du cas de Łódź en Pologne », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol.57 / 1-2 | 2017, mis en ligne le 03 novembre 2017, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/6315>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Définir une stratégie de développement pour une ville post-industrielle. Analyse du cas de Łódź en Pologne

The strategy of development for post-industrial city : case analysis of Łódź, Poland

Die Entwicklungsstrategie für die Postindustrielle Stadt: Fallanalyse von Łódź, Polen

Monika Maria Cysek-Pawlak

Introduction

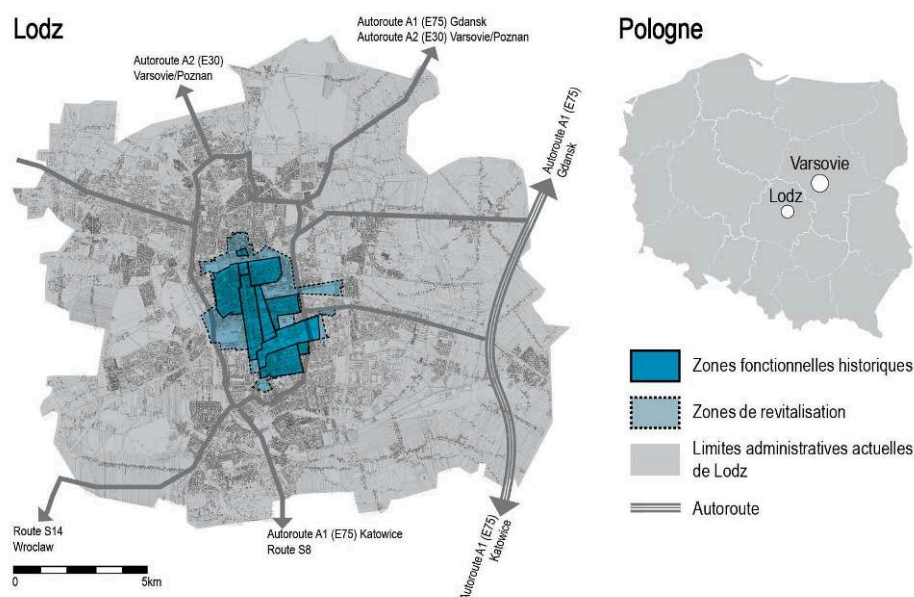
- 1 Au tournant du XXI^e siècle, les villes européennes sont confrontées à un nouveau défi quant à leur développement. La recherche d'une nouvelle stratégie urbaine est un enjeu essentiel pour ces territoires. L'essor durant le XIX^e siècle, lié à la croissance industrielle, mais aussi le déclin des années 1970, faisant suite au choc pétrolier, sont l'un et l'autre terminés. Cependant, les villes polonaises ont de plus souffert des changements économiques liés à la chute du communisme, entraînant la fermeture des marchés de l'est aux produits polonais.
- 2 Dans le cadre de notre recherche, nous essaierons de présenter le sujet en nous basant sur l'étude de la ville de Łódź, située à seulement 130 km de Varsovie. En analysant les principaux projets locaux, nous nous efforcerons de définir quelles sont les priorités des autorités municipales en matière d'urbanisme. Néanmoins, la tâche est si ardue que, vingt-cinq ans après la chute du communisme, une vision de développement à long terme est toujours en cours de définition, même si on constate que les autorités se focalisent ces dernières années sur le développement des infrastructures et les projets de revitalisation. C'est la raison pour laquelle, en analysant les stratégies de

développement de la ville de Łódź, l'article fait référence à des projets dans les deux domaines sus-mentionnés. Cette recherche pourrait permettre d'améliorer la cohérence des projets en cours, dont Expo 2022 et le programme de rénovation urbaine.

I. Les prémices du processus de désindustrialisation

- 3 Afin de comprendre les problèmes actuels du territoire étudié, il semble important d'identifier les facteurs qui ont déterminé son état au début du processus de désindustrialisation. Krzysztof Stefański expliquait ainsi : « *l'histoire remarquable de la ville de Łódź est à l'origine de son mythe à la fois „terre promise" et „jungle urbaine" »* (Stefański 2008). L'auteur souligne que l'architecture et la structure urbaine qui ont émergé à l'époque industrielle, déterminent en grande partie l'image actuelle de la ville. Maria Piech confirme : « *Łódź est un exemple classique de ville où le facteur principal de développement était sa fonction industrielle* » (Piech 2004).
- 4 La décision d'établir une *Ville industrielle*¹ à Łódź a été prise pendant la période de suzeraineté de l'Empire russe. Les unions douanières permettent d'ouvrir le marché sur l'est et de développer l'industrie textile, grâce aux ressources naturelles de la région². L'auteur de *La ville de Łódź en cartes 1793-1939*, montre, en superposant les cartes historiques avec les cours des rivières que ceux-ci ont eu une influence notoire sur les lieux d'implantation des plus importantes usines (Janik, Kusinski, Stepniewski, Szambelan, 2012). Rajmund Rembielinski – homme politique qui a eu une influence prépondérante sur Łódź – est à l'origine de ce projet de *Ville industrielle*³. À l'époque, une mosaïque de nationalités joue un rôle important dans l'essor économique et culturel de la ville. Polonais, Allemands et Russes côtoient une importante diaspora juive⁴. Concernant la structure urbaine, il faut souligner la présence de longues parcelles de terrain en plein centre-ville (Salm, Wesołowski, 1992). Derrière les ateliers implantés côté rue, on a eu besoin de créer des terrains cultivables et des jardins ouvriers. Aujourd'hui, cette structure obsolète provoque d'importants problèmes de gestion de l'espace urbain en raison des difficultés d'accès aux parties centrales des parcelles. Même si, au fil du temps, la densité des bâtiments a augmenté, ceux qui sont situés au milieu des grands îlots n'ont pas d'accès direct à la voie publique. Concernant la concentration géographique des unités de production, il faut souligner l'influence primordiale de la rente foncière qui a incité à une forte concentration en centre-ville (Wiśniewski M., 2012). Face au développement rapide de la ville, les plans déterminant les « zones fonctionnelles⁵ », dédiées à différentes activités artisanales et industrielles, se sont avérés insuffisants (fig. 1). La zone prévue pour l'implantation de grandes usines⁶ était trop petite et les fabricants ont dû s'installer également en centre-ville⁷. Ce phénomène est particulièrement visible sur les cartes de synthèse montrant l'implantation industrielle (Liszewski 2002). Outre cela, des organismes autonomes, surnommés « ville dans la ville », ont été créés au fil du temps. Il s'agit de complexes industriels comprenant logements, écoles et hôpitaux. Un de ces plus grands ensembles est Manufaktura que nous présenterons un peu plus tard dans le texte. Dans notre analyse, il nous semble également important de faire remarquer que Łódź, jusque dans les années 1920, n'est nullement un centre administratif⁸. Le développement des secteurs primaire et secondaire a empêché une véritable émergence du secteur tertiaire.

Figure 1 : Localisation des zones historiques au sein de limites municipales de Łódź



source : Cysek-Pawlak

- 5 Après-la Deuxième Guerre mondiale, la planification urbaine à Łódź, comme dans tout le reste de la Pologne, est fortement marquée par les principes du régime socialiste. Marek Koter énumère un certain nombre de facteurs déterminants : « *extension de la ville, acquisition par les autorités des biens abandonnés ayant appartenu aux Allemands et aux Juifs, nationalisation de l'industrie, idéalisation et politisation de la vie socio-économique, réduction de la propriété privée, facilité de l'expropriation, système d'économie planifiée et planification urbaine, construction basée sur des éléments préfabriqués, modèles architecturaux idéologiquement compatibles* » (Liszewski, Koter 2009). Les grands projets de l'époque expriment sans vergogne leur brutalité et leur radicalisme : les autorités décident à ce moment-là de raser les immeubles historiques et de dessiner de grandes avenues afin de favoriser la circulation automobile.
- 6 Les résultats de cette politique entraînent une dégradation notoire de l'espace urbain dont les conséquences se font ressentir jusqu'à aujourd'hui, non seulement par la construction de voies rapides traversant la ville elle-même, l'établissement de grands ensembles en plein centre, mais aussi la mutilation des quartiers historiques. Certains projets, après la démolition des bâtiments existants, ont pourtant purement et simplement été abandonnés. Ce qui est actuellement visible rue Zachodnia, où il manque l'ensemble des façades du côté est de l'avenue (photo 2).

Photo 1 : Rue Zachodnia – effet de la démolition sur l'ensemble des bâtiments côté est de l'avenue, état actuel



source : Cysek-Pawlak, 2017

- 7 Le passage d'une logique de ville dense à celle d'une ville étendue s'est poursuivi avant et après les transformations économiques et politiques de 1989. L'industrie de Łódź ne peut plus exporter à l'est et la ville commence à essuyer une crise importante. La transition vers l'économie de marché conduit à la fermeture des grandes usines et son corollaire, le déclenchement d'un processus de privatisation. Les anciennes usines autour de la rue Piotrkowska, artère principale de la ville, changent petit à petit de fonction pour se transformer en commerces et services. Cette mutation détermine le morcellement des parcelles dans le centre. Dans le même temps, les zones périurbaines se développent rapidement sous l'impulsion du pouvoir central qui incite à la création de grands ensembles d'habitations à la périphérie de la ville pour résoudre le problème de l'insuffisance de logements⁹.
- 8 En effet, aujourd'hui il s'agit de faire face à l'effondrement du centre-ville et à l'étalement urbain. Une chercheuse, Madame Krzysztofik, observe que « *la structure sociale de la population de Łódź est très polarisée et les poches de pauvreté ont fini par gagner le centre* » (Krzysztofik 2016). Il convient de remarquer que la diminution du nombre d'habitants en centre-ville n'a pas tant pour origine leur fuite, que sa faible attractivité qui provient du manque de confort des bâtiments existant, si bien que les jeunes générations ont cherché à se loger plutôt en périphérie ou ils ont pu trouver des bâtiments offrant un niveau d'équipement plus moderne (Lamprecht 2016). Il est donc indispensable de réaliser une revitalisation complète du cœur de la ville afin de changer totalement la perception de ce lieu. La municipalité doit travailler sur la promotion de la ville en soi, car le processus de paupérisation touche Łódź bien plus que tous les grands centres urbains en Pologne (GUS 2015).
- 9 De plus, il faut, définir des stratégies de développement pour toute la voïvodie, qui elle-même doit faire face aujourd'hui à un taux de chômage élevé – 12,4% – alors que la moyenne nationale atteint 12%¹⁰.

- 10 Peut-être cela doit-il déterminer un changement radical dans la politique urbaine, politique qui commence seulement à fonctionner à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain et non pas au niveau de la ville au sens communal. Ces questions nous renvoient au « *défi de l'intégration métropolitaine afin d'assurer les meilleures chances de développement pour les villes* » (Coudroy de Lille, Wolaniuk, 2005).

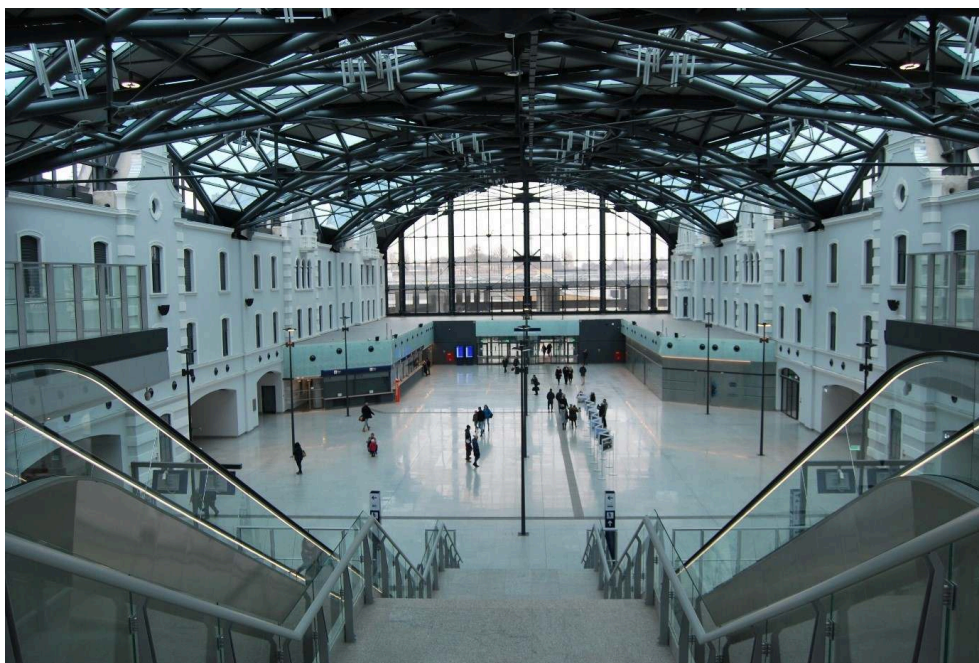
II. Projets d'infrastructures

- 11 Après avoir abordé les prémices du processus de désindustrialisation, nous proposons de poursuivre notre analyse en commençant par l'épineux problème du transport. La stratégie de développement des voies de communication est liée à la fois au réseau interne de l'aire métropolitaine et à la liaison de la ville avec d'autres grands centres urbains. La question des infrastructures est fondamentale pour la viabilité de divers projets développés à Łódź, dont celui concernant le patrimoine historique. En effet, il est évident qu'il faut dans un premier temps rendre un lieu accessible pour qu'il devienne par la suite attractif.

A – Un transport ferroviaire en mutation

- 12 Considérant le développement du transport ferroviaire, il semble important d'analyser plusieurs projets : gare multimodale, tunnel sous le centre ville, réseau de trains à grande vitesse (KDP) et trains d'agglomération (LKA). Les investissements sont directement liés à la reconstruction de la zone stratégique du « Nouveau Centre de Łódź » : zone sur laquelle la municipalité concentre tous ses efforts de transformation. Le début de la construction de la nouvelle gare correspond à l'annonce du programme de développement de lignes à grande vitesse en Pologne. Ce projet remonte à 2005 mais le chantier de la gare a finalement commencé six ans après. Il s'agit d'une formule de réalisation de conception-construction. Associée à deux entreprises publiques de transport ferroviaire, la ville de Łódź participe à un quart de l'investissement¹¹. La décision d'enterrer la nouvelle gare est l'application d'un slogan traduisant clairement une toute nouvelle approche : « *gare sous terre, culture en surface* » (Wiewiórski, 2013), c'est-à-dire dissimuler les infrastructures de transport et mettre en valeur celles liées à la culture (cinémas, salles de concert, galeries d'art). Les autorités municipales ont donc décidé de démolir l'ancienne station historique qui, malgré son rôle central dans la ville, fonctionnait comme une gare de terminus. À sa place, on construira un hub moderne de transport (photo 2). Grâce au tunnel planifié sous le centre-ville, la plateforme de correspondance sera parfaitement reliée à la fois au réseau local (inclusion dans le réseau de LKA) et national (KDP).

Photo 2 : Gare Fabryczna, vue du hall d'entrée



source : Cysek-Pawlak, 2017

- 13 La municipalité prend en charge la réalisation des infrastructures avoisinantes, incluant 12,5km de routes. La gare en elle-même se déploie sur trois niveaux. À 16,5 mètres sous terre, on trouve quatre quais qui peuvent accueillir les trains KDP et LKA. De plus, la station dispose d'une gare routière et d'un important parking public de 900 places. En ce qui concerne son architecture, l'édifice présente une forme moderne, en verre, rappelant néanmoins certains éléments de l'ancienne façade. Pourtant, il faut souligner que l'élévation dans le style de l'époque d'origine est un pur pastiche et les détails classiques ne sont visibles que de l'intérieur de la gare ; l'extérieur de cette partie du bâtiment est réalisé en tôle. Une telle approche architecturale est-elle justifiée ? L'imitation de l'ancienne façade est localisée au niveau -8 mètres, niveau qui est un espace d'accueil dédié aux voyageurs avec guichets, boutiques et cafés. Il semble dommage que pour l'instant le programme concernant le niveau 0 de la ville (niveau des rues) se limite aux rampes d'accès, ascenseurs et éléments techniques, laissant un grand espace vide qui aurait pu être transformé en lieux de convivialité. Par rapport à la question de l'absence d'utilisation des surfaces disponibles, nous rejoignons l'avis de l'architecte de la ville qui constate : « je ne suis pas convaincu de l'hypothèse que l'ensemble de la gare doive être situé au niveau - 8. [...] Je serais heureux que le « Nouveau Centre de Łódź » accueille des services et des activités qui seraient susceptibles de redynamiser le rez-de chaussée » (Janiak, 2013). Néanmoins il faut admettre que cette option souterraine laisse la possibilité de construire des tours, qui pourraient accueillir bureaux ou logements, au-dessus de la gare. D'autant plus que tout a été prévu pour pouvoir construire lesdites tours sans engager de changements importants dans la structure de la gare. Actuellement, l'entreprise nationale de chemin de fer (équivalent polonais de la SNCF) en est toujours à sa phase de recherche d'un investisseur stratégique pour réaliser ce projet. La gare Fabryczna a été ouverte officiellement fin 2016, mais la commercialisation des lots voisins s'est effectuée dès la phase de construction¹². Ces investissements ont incité la ville à réaliser des travaux

d'infrastructures comme routes, rampes d'accès. On peut se demander si ces travaux ne sont pas surdimensionnés ? Les trois kilomètres de nouvelles voies, puisqu'ils ne desservent directement aucune route de transit, sont-ils indispensables ? Comment justifier les huit couloirs qui permettent l'accès à la gare, alors qu'à côté de nouveaux arrêts de tramway sont accessibles ? Enfin, il faut revenir aux dimensions de la gare elle-même. L'entreprise ferroviaire annonce avec fierté que la station est prête à accueillir 200 000 personnes par jour, ce qui représente un tiers de la population totale de la ville (696 503 hab. en 2016 – GUS). Ce nombre de passagers est atteignable à partir du moment où tous les projets dans le quartier seront effectivement réalisés¹³.

- 14 La construction d'un tunnel sous le centre ville est le second projet essentiel s'inscrivant dans le cadre du plan de développement ferroviaire. Il s'agit de relier la nouvelle gare Fabryczna à une autre gare stratégique de Łódź – Kaliska. Initialement, cette idée était liée au concept de création de lignes à grande vitesse en Pologne. Pourtant, la municipalité concentre ses efforts exclusivement sur le tunnel pour les trains conventionnels de type LKA. Une procédure d'appel d'offres est en cours et l'aboutissement du projet est prévu pour l'année 2021. Compte tenu des problèmes techniques liés au passage des trains KDP à travers Łódź, ce projet exigera de construire un deuxième tunnel souterrain. Le premier, équipé de rails conventionnels, qui est en cours d'élaboration, sera doté de deux arrêts intermédiaires entre la gare Fabryczna et Kaliska. Les arrêts sont situés de la manière suivante : le premier, nommé « Centre », se trouve au croisement de deux des rues les plus passantes de Łódź¹⁴ ; le suivant appelé « Manufaktura », est à côté du centre commercial du même nom. L'arrêt n°1 est la résultante d'une forte volonté publique, tandis que le second semble être un geste pour mieux intégrer dans le tissu urbain les investissements privés déjà existants.
- 15 Le troisième investissement stratégique pour le développement de Łódź est le projet de réseau de trains à grande vitesse. Le programme KDP ¹⁵ permettrait de réaliser une liaison rapide entre Varsovie, Łódź, Poznan et Wrocław. Le projet de ligne en forme de « Y » reliant ces quatre grandes agglomérations polonaises a été initié en 2008. Le ministre des Infrastructures de l'époque, Cezary Grabarczyk, étant lui-même originaire de Łódź, s'est grandement investi pour faire construire cette nouvelle gare. De ce point de vue, les deux projets (ligne ferroviaire à grande vitesse et nouvelle gare) semblent se compléter d'une manière pertinente. Cependant, quand le chantier de la gare a débuté, un changement ministériel a eu lieu. Le parti au pouvoir est resté le même, mais Cezary Grabarczyk a été remplacé par Sławomir Nowak. Le lendemain de sa nomination, le nouveau ministre a annoncé la suspension du programme TGV en Pologne, le remplaçant par un projet de train Pendolino qui lui contournerait Łódź. Finalement, après quelques vagues de protestations¹⁶, le gouvernement a précisé qu'il s'agissait d'un report du projet KDP plutôt que de son annulation pure et simple. Ces changements n'influencent nullement la modernisation de la ligne Varsovie - Łódź, qui permet de réduire le temps de trajet entre les deux villes à une heure cinq minutes contre une heure trente-cinq minutes précédemment, pour une distance de 130km. Cependant, on reste bien loin du projet d'une liaison ferroviaire avec la capitale en 30 minutes, ce qui pourrait être rendu possible grâce au KDP. Nous sommes convaincus que le programme de trains à grande vitesse devrait être l'élément moteur de la stratégie de redynamisation de la ville. Puisque grâce à celui-ci, Łódź deviendrait de facto une banlieue proche de Varsovie et ainsi la ville bénéficierait du dynamisme économique de la capitale. La décision qui a été prise de suspendre la réalisation de ce projet influence

d'une manière déterminante l'ensemble de la logique choisie concernant le développement du territoire.

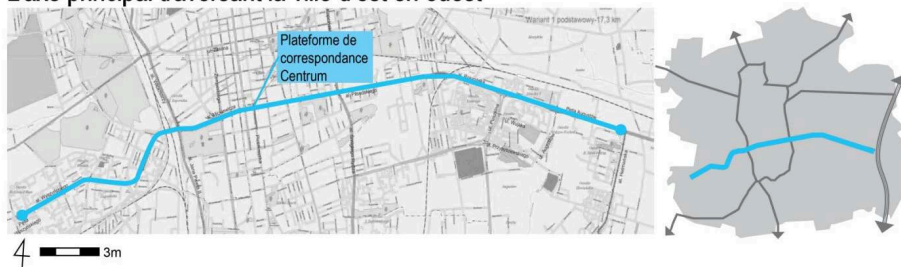
- 16 Le dernier projet relatif au transport ferroviaire traité dans le cadre de cet article est le concept de « trains d'agglomération » (LKA). Il s'agit d'un réseau fondamental à l'échelle locale. LKA dessert les villes principales de l'agglomération de Łódź¹⁷. Le projet a commencé en 2010 quand les autorités municipales ont établi une coopération avec d'autres centres urbains avoisinants. Dans le cadre de cet investissement, un nouveau matériel roulant a été acquis et les voies ont été élargies et rénovées. La première étape du projet est opérationnelle depuis 2014. Progressivement, à côté de nouvelles gares ferroviaires, ont été créés des arrêts de bus et des parkings pour voitures et vélos. Le chemin de fer périphérique de Łódź¹⁸ constitue une composante importante de LKA. Le tunnel sous le centre-ville sera un élément supplémentaire de ce réseau. Ce passage, constituera un raccourci entre les différents points de la ligne périphérique. Le projet LKA englobe le développement du réseau de chemin de fer et l'élargissement des infrastructures avoisinantes tels que les parkings P&R. Ainsi, les passagers laisseront-ils leur voiture sur des parkings périphériques et gagneront le centre de ville grâce aux transports en commun. Ce défi de soulager le centre-ville d'une partie du trafic automobile s'inscrit parfaitement dans un concept de développement durable.

B – Un réseau routier déficient

- 17 Dans cette partie, nous traiterons l'épineux problème du réseau routier : autoroutes et voies locales. Nous resterons synthétiques en nous appuyant sur les éléments stratégiques du point de vue du développement du territoire. D'une part, la ville est située au croisement des autoroutes européennes est/ouest (E30)¹⁹ et nord/sud (E75)²⁰. Celle-ci devient le segment nord-est du périphérique de Łódź, d'une importance primordiale pour soulager la ville elle-même de son trafic de transit. Afin de construire un périphérique complet autour de Łódź, il manque la partie ouest - S14. La section sud existe déjà, constituée par la voie rapide S8. D'autre part, nous voulons évoquer la question du transport routier intra-muros, en nous focalisant sur le projet de reconstruction de l'axe principal traversant la ville d'est en ouest (les rues Mickiewicza, Pilsudskiego, Rokicinska), qui représente une section de 17,3 km (fig. 2). Son segment est considéré comme le plus stratégique, car il porte sur la construction d'un grand tunnel destiné à canaliser la circulation automobile et la création de la plateforme de correspondance *Centrum*.

Figure 2 : Localisation de l'axe est-ouest à l'échelle des quartiers et de l'ensemble de la ville

L'axe principal traversant la ville d'est en ouest



source : Cysek-Pawlak, 2017

- 18 Le projet a commencé en 2012 par une enquête publique pour définir le choix du tracé. En même temps, le concours portant sur la conception architecturale du nouvel arrêt central a été lancé. Après avoir obtenu les résultats du concours et de l'enquête publique, la ville a signé un contrat avec l'exécuteur général²¹. Cet investissement privé est réalisé selon la formule conception-construction, c'est-à-dire qu'un consortium d'entreprises conçoit et réalise le projet²². Sławomir Mikolajczyk, directeur du projet, énumère aujourd'hui les objectifs déjà atteints : modernisation des lignes de tramway pour les adapter aux besoins des personnes handicapées, création de la plateforme de correspondance *Centrum* reliant les axes de transport en commun sud-nord et est-ouest et rénovation du réseau routier²³. Le projet permet de donner la priorité au flux piétonnier au niveau de la rue Piotrkowska. À cet endroit, les voies principales de transports automobiles passent par le tunnel. Pourtant, il ne s'agit que de 200m d'un parcours souterrain couvert²⁴. Puis, il y a 1 km de sortie ouverte, qui, avec les clôtures en béton qui l'entourent, devient une véritable barrière pour les piétons.
- 19 La nouvelle plateforme de correspondance *Centrum*, conçue par un jeune architecte, Jan Galecki, est aussi un sujet de controverse (photo 3). L'arrêt, rappelant l'édifice de Calatrava à Lisbonne, ne semble pas se marier avec l'espace urbain environnant. Cependant, le projet améliore la qualité des transports en commun. L'intervention prolonge les lignes de tramway vers l'est de la ville²⁵ et introduit une convergence de style dans le mobilier urbain²⁶. Il faut se poser la question de savoir si la ville a pleinement exploité le potentiel d'un investissement si conséquent²⁷. L'amélioration de la qualité des routes n'est pas une question anecdotique pour la ville de Łódź. Pourtant, il nous paraît clair que l'accent mis sur l'équipement routier – et tout d'abord sur la question du flux automobile – démontre la prédominance de cette option dans la stratégie globale de la ville. Peut-être serait-il utile de modifier cette orientation en développant le système de transport en commun existant qui permettrait de désengorger le centre-ville ?

Photo 3 : Plateforme de correspondance Centrum, vue de l'axe d'est/ouest

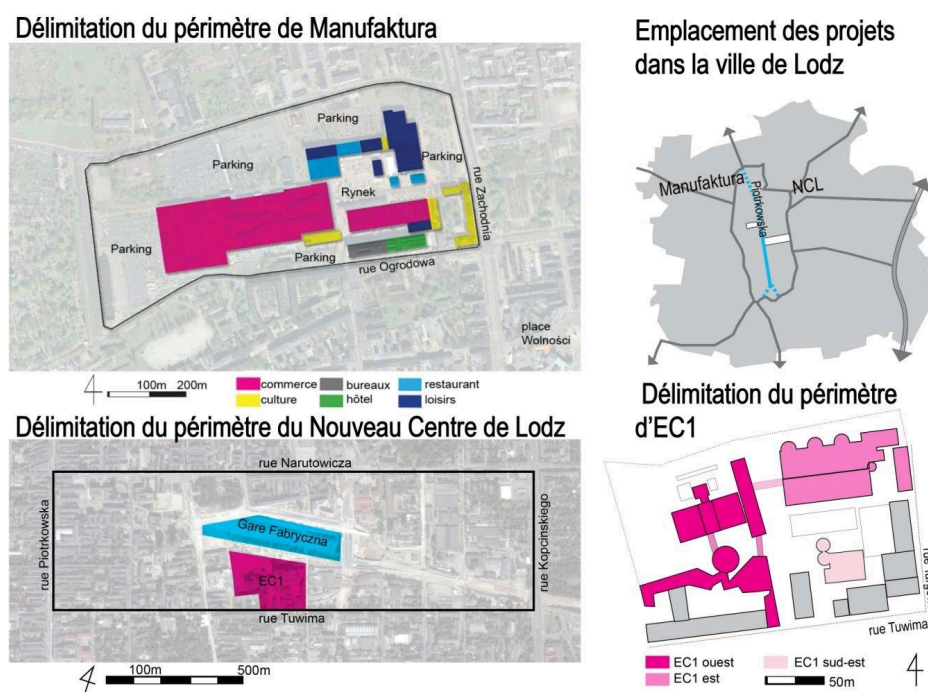


source : Cysek-Pawlak, 2017

III. Projets de reconversion

- 20 À Łódź, comme dans d'autres villes européennes au passé industriel prospère, de multiples projets de reconversion ont été mis en œuvre. Pourtant, seuls certains d'entre eux ont fini par être réalisés. Ces investissements, aussi bien que la question du rôle des intérêts privés face aux investissements publics, nous ont incité à choisir les deux projets (fig. 3) que nous décrirons dans ce chapitre. Le premier, Manufaktura, ancien complexe industriel fondé par la famille Poznański dans la deuxième moitié du XIXe siècle, est un investissement privé. Le deuxième, une centrale électrique datant du début du XXe siècle (EC1), actuellement en cours de transformation en Centre de Sciences et de Loisirs, est exclusivement financé par des fonds publics.

Figure 3 : Manufaktura, Nouveau Centre de Łódź – NCL, et Centrale électrique – EC1



source : Cysek-Pawlak, 2017

A – Manufaktura, turbine commerciale

- 21 Manufaktura, qui occupe un terrain de 27 ha, est l'un des plus grands centres commerciaux d'Europe centrale et orientale. En 2016, le complexe a célébré son dixième anniversaire et il est clair que l'opération est un succès commercial en termes de fréquentation et une réussite en ce qui concerne l'aménagement urbain²⁸. Autour d'une place publique appelée *Rynek*²⁹ (photo 4), les visiteurs peuvent trouver : des galeries commerciales, un hypermarché, un hôtel 4 étoiles aussi bien que des musées, des restaurants et divers établissements de loisirs (cinémas, bowling, pubs, discothèque). L'agencement des bâtiments pallie l'absence de place publique centrale à Łódź (fig. 2) et la population locale n'a pas mis longtemps à s'approprier cet endroit comme un lieu de rencontre. La place accueille de nombreux événements culturels : concerts, expositions et jeux. Du point de vue architectural, les bâtiments historiques ne sont pas écrasés par le subtil édifice moderne, dont la construction fut rendue nécessaire du point de vue fonctionnel et financier. Comme le soulignent les acteurs principaux de l'opération, le centre commercial placé dans le nouveau bâtiment a permis de financer les travaux de restauration du tissu historique³⁰. Les critiques concernent avant tout la transformation de la structure initiale des rues intérieures et la technique de rénovation des bâtiments historiques « *dont ne sont restées que des façades bien nettoyées* » (Piątek 2006). Comme toujours dans un investissement dans cette taille, on ne peut pas garder tous les bâtiments, car certains ne sont pas adaptables aux nouveaux besoins commerciaux. Il faut surtout mettre en valeur l'esprit de l'époque en prenant soin des édifices protégés. En ce qui concerne la technique utilisée, depuis les années 2003-2006 (durée du chantier), le savoir-faire a beaucoup évolué et, de nos jours, on utilise des méthodes moins intrusives et plus raffinées³¹.

Photo 4 : Manufaktura, vue sur la place Rynek



source : Municipalité de Łódź

- 22 Après avoir étudié la disposition des bâtiments à l'intérieur de l'îlot, nous nous intéresserons à l'intégration de Manufaktura dans ses alentours immédiats et son rapport avec le centre historique de Łódź (rue Piotrkowska). Pendant les premières années, après la reconversion du complexe, le centre commercial est resté déconnecté de la ville elle-même. Le contraste est flagrant entre les anciennes maisons ouvrières qui lui font face et Manufaktura. Les immeubles en état de décrépitude avancée n'accueillent que des logements sociaux et une bibliothèque publique abandonnée. Cela pose des questions de mixité sociale avec l'hôtel quatre étoiles faisant face à un quartier populaire en état de délabrement avancé. Ce paradoxe démontre bien la nécessité d'une étroite collaboration de la ville avec les investisseurs privés et le besoin d'une plus grande mixité sociale afin d'éviter de forts contrastes sociaux. C'est pourquoi, il y a quelques années, la ville a initié un projet de revitalisation des anciennes maisons ouvrières. Cependant, actuellement, vu le retard des travaux, il est difficile d'évaluer d'une manière pertinente cet investissement. Un autre des aspects importants relatifs aux questions urbaines est la relation du complexe avec la rue Piotrkowska. Suite à l'apparition de Manufaktura, cette rue cherche à attirer un tout autre type de clientèle, ce qui permet de faire coexister ces deux espaces commerciaux (Cysek 2014). Aujourd'hui, même l'architecte de la ville, d'abord sceptique par rapport au projet, souligne « *le bon exemple de relation entre Piotrkowska et Manufaktura* »³².
- 23 Enfin, quand on se réfère au projet Manufaktura, on ne peut omettre de mentionner le rôle et la détermination des principaux acteurs liés à cet investissement. Au début du processus de réhabilitation du complexe en 1990, bien avant son ouverture en 2006, quasiment personne ne croyait en sa réussite, à cause du niveau de chômage élevé dans la ville, ce qui entraîne un faible pouvoir d'achat de ses habitants. La passion d'une personne telle que Mieczysław Michalski, syndic de la liquidation de l'ancienne usine, permet de définir les principes les plus importants qui ont guidé cette opération.

Mieczyslaw Michalski a non seulement recherché de nouveaux investisseurs mais a aussi pris soin de mettre en valeur le potentiel existant dans le but de faire revivre une friche industrielle qui avait son importance dans l'histoire de la ville³³.

B – EC1 : de l'industriel au culturel

- 24 Le projet de « *revitalisation EC1 et son adaptation aux fonctions culturelles et artistiques* »³⁴ est directement lié au programme du Nouveau Centre de Łódź (NCL). L'ensemble, comprenant la nouvelle gare, devrait être un catalyseur dynamisant la ville. L'EC1, contrairement aux autres éléments du projet NCL, exploite le *genius loci* du passé industriel de la ville. La priorité de l'investissement était de remettre en l'état, conformément à son apparence d'origine, cette centrale électrique du début du XXe siècle³⁵.
- 25 Le processus de revitalisation de l'EC1 a commencé cinq ans après l'arrêt de la centrale en 2000. Dans l'optique de mener à bien ce projet, la ville de Łódź a pris en charge la totalité du complexe. L'ensemble se compose de trois parties : est, ouest et sud-est, comprenant des bâtiments de différentes époques (Kowalska-Wejnkina 2007). Les travaux réalisés concernent seulement les deux premières parties, la dernière restant toujours à l'étape conceptuelle.
- 26 L'EC1 a suscité l'intérêt de David Lynch et de Marek Żydowicz³⁶. Les deux cinéastes, ainsi qu'Andrzej Walczak, entrepreneur bien connu pour sa passion pour la ville de Łódź, ont créé la Fondation des Arts du Monde (FSŚ). Ce nouvel organisme a racheté l'EC1 est à la municipalité afin d'y créer des studios et des ateliers de film³⁷. Le partenariat public-privé s'est arrêté en 2011 lorsqu'un jugement du tribunal a forcé la Fondation des Arts du Monde à revendre à la ville l'EC1, suite à un conflit entre ces intervenants. Sans ces trois acteurs-clés (messieurs Lynch, Żydowicz, Walczak), la logique du programme initial de centre de cinéma est grandement remise en question. Pourtant les travaux sont toujours en cours mais au moment de l'achèvement du gros-œuvre, il n'y a pas réellement de vision quant à l'utilisation future de cette partie du complexe. Actuellement, on n'a réalisé et inauguré qu'une partie de l'EC1 est, celle contenant des espaces de conférence et d'exposition. Un planétarium numérique, le plus moderne de Pologne, fonctionne également. La partie restante, déjà adaptée en vue de la transformation en studios de cinéma, après une longue période de recherche de gestionnaires potentiels, sera finalement intégrée au projet Centre National du Film, équivalent polonais de la Cinémathèque française. Dans le cadre de ce projet, des salles de cinéma et des lieux d'exposition seront inaugurés fin 2018.
- 27 Le processus de revitalisation de l'EC1 ouest est géré depuis le début par diverses institutions publiques³⁸. Les problèmes rencontrés au fil de sa réalisation sont surtout liés aux travaux d'exécution, à la fois du point de vue procédural mais aussi de la construction. Ce retard implique un changement de la date d'inauguration, qui est actuellement prévue pour fin 2017. Pourtant, il faut souligner que ces difficultés n'influent en rien sur le déroulement du projet. L'EC1 ouest, comme la partie est, est liée à sa vocation culturelle, mais pas directement au secteur cinématographique. Ce sont les bâtiments de l'EC1 ouest qui ont été fermés les derniers, ce qui signifie qu'il reste à l'intérieur davantage d'équipements industriels. La nouvelle programmation de la partie ouest, respectant l'esprit du lieu, se développera autour d'un Centre des Sciences et Technologies. L'infrastructure industrielle formera l'arrière-plan

d'expositions interactives. Le spectateur sera conduit le long de trois pistes éducatives : micro et macro monde, histoire de la civilisation et de la science et enfin éducation.

- 28 Le point commun des projets EC1 est et EC1 ouest est la formule d'exécution adoptée : celle de « conception-construction ». Dans ce cas, nous sommes en présence d'une méthode où le projet architectural est sélectionné dans un concours distinct. Cela permet d'établir différentes approches architecturales pour chaque partie. Dans la partie ouest, l'ancienne forme du bâtiment est en grande majorité remodelée. Mirosław Wiśniewski, son architecte, propose que de nouveaux bâtiments complètent d'une manière subtile les bâtiments historiques (Wiśniewski 2008). Cependant, dans la partie est, l'agence Home of Houses introduit un fort élément d'architecture contemporaine (photo 5), transformant d'une façon significative les édifices³⁹. Dans cette perspective, il est intéressant de mentionner que l'EC1 est, est davantage protégée que le complexe ouest⁴⁰.

Photo 5 : EC1, vue sur la façade donnant sur la gare



source : Cysek-Pawlak, 2017

- 29 Dans le cadre des projets patrimoniaux, il faut analyser le rôle de l'initiative privée. La préservation du site dirigée par le conservateur de la partie est a été mise en place suite à la demande de la Fondation des Arts du Monde. Pourtant, malgré des tentatives réitérées pour attirer des investisseurs privés, la revitalisation du complexe EC1 reste aujourd'hui un investissement entièrement public, et donc bénéficie de financements de l'UE qui lui sont primordiaux pour mener à bien sa réalisation. Cependant, on peut se demander si un gestionnaire privé, ou du moins un partenariat public-privé, n'influencerait pas d'une manière positive sur le développement du projet. Nous nous appuyons pour avancer cela sur les questions de rentabilité et de pertinence des objectifs fonctionnels, sachant qu'il serait plus à même de comprendre les besoins du marché. Il me semble important de tirer certaines leçons, comme le besoin d'associer aux institutions publiques des investisseurs privés par rapport à la mise en œuvre du

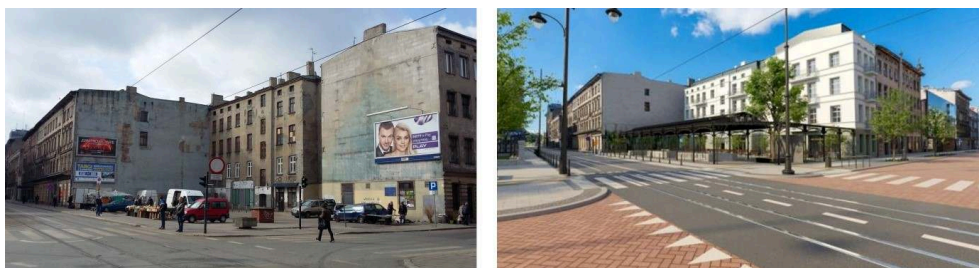
projet de revitalisation de la partie sud-est de l'EC1, leçons qui seront sans coup férir utiles pour mieux maîtriser d'éventuels projets de ce type.

Conclusion

- 30 À travers cet article, nous avons essayé de dépeindre, de manière brève mais néanmoins exhaustive, un pan de l'histoire de Łódź, du processus de désindustrialisation à son développement actuel. Le changement de politique urbaine reflète son passage à un nouveau mode de fonctionnement à l'échelle métropolitaine. Les problèmes les plus flagrants de notre époque, dont la désertification progressive du centre-ville et l'étalement urbain, sont pris en compte pour élaborer des plans cohérents de développement. Le nouveau schéma directeur⁴¹ qui peut être considéré comme un équivalent du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en France, est aujourd'hui conçu avec la conscience des réels besoins de développement de la ville⁴². Néanmoins comme à tous les niveaux administratifs, les plans restent pour la plupart lettres mortes. Les différents documents communaux et supra-communaux sont certes cohérents les uns avec les autres, mais le problème reste leur exécution. L'amélioration de l'image du territoire dépend donc de la pratique de l'urbanisme opérationnel, qui nécessite encore une certaine coordination entre les différents acteurs.
- 31 Les autorités municipales de Łódź développent un certain nombre de projets, cherchant ainsi à définir une nouvelle vision du territoire. Pourtant, il semble qu'il faille travailler davantage sur la cohérence et l'aboutissement des projets déjà mis en route. La reconversion de l'ancienne centrale électrique en est un bon exemple. Plus de 10 ans se sont écoulés depuis le début de l'investissement et une grande partie du complexe n'a pas encore été inaugurée. Confrontant ce fait à la dynamique du projet Manufaktura, on ne peut que constater des différences dans la conduite d'un projet public par rapport aux initiatives du secteur privé. Il serait souhaitable que dans la stratégie de développement de Łódź, on travaille sur la question d'un partenariat public-privé durable, afin d'éviter les solutions ponctuelles, ne prenant en compte ni l'ensemble du projet, ni les besoins réels des habitants. Cette hypothèse est confirmée dans les documents stratégiques concernant la politique urbaine au niveau européen (Charte de Leipzig et Pacte d'Amsterdam). Aneta Tylman, se référant aux deux textes précédemment cités, souligne qu'« *il est important que les autorités municipales coopèrent avec les habitants et les entreprises, car ce sont des acteurs primordiaux dans la création de zones urbaines, économiques, sociales, culturelles et environnementales de qualité* » (Tylman 2016). Il semble qu'un investissement uniquement public devienne parfois un élément greffé à un tissu urbain dégradé, qui ne s'adapte que difficilement à son environnement et au marché local. Les projets patrimoniaux sont importants certes, mais ils doivent être intégrés à une stratégie de communication réfléchie et aux questions de développement durable.
- 32 Nous avons commencé cet article par les questions de transport, par exemple celle du train à grande vitesse. L'arrêt de cet investissement ferroviaire-clé bouleverse les projets de transformation de Łódź en une ville satellite dynamique et complémentaire pour la capitale Varsovie (rappelons qu'il n'y a que 130km entre les deux villes). De plus, la mise en place d'une infrastructure routière surdimensionnée autour de la nouvelle gare renvoie aux questions de développement durable par rapport au concept d'aménagement du quartier de la gare. La gare est nécessaire afin d'assurer le

développement des environs immédiats dégradés, mais pour l'instant elle ne fait que générer des investissements dans son voisinage direct et non dans l'ensemble de la zone du Nouveau Centre de Łódź. Même si on pourrait remettre en question la pertinence d'un tel hub de transport à Łódź, il faut néanmoins constater que celui-ci est nécessaire afin d'inscrire la ville parmi les autres centres européens urbains d'importance. Peut-être que cet investissement trouverait sa légitimité grâce à un projet tel qu'Expo Łódź 2022, qui sans doute amènerait un flux de passagers tout à fait important ? Dans un proche avenir sera prise la décision de l'attribution de l'Exposition Internationale Spécialisée. Cet événement culturel entraîne des défis précis, qui dans le cas de la candidature polonaise concernent avant tout la problématique de revitalisation. Le thème choisi, « Ville Ré:Inventée » s'inscrit parfaitement dans les problématiques locales, mais il constitue aussi un enjeu pour tous les territoires post-industriels. L'exposition se concentrerait sur la zone du Nouveau Centre de Łódź. L'obtention de l'organisation de cet événement international pourrait permettre de finaliser ce grand projet, qui aujourd'hui reste en attente d'investisseurs. La thématique de l'exposition a une résonance d'autant plus forte qu'elle correspond au cadre du « programme de rénovation urbaine » mis en place en 2016 dans cette ville. Les deux objectifs (Expo 2022 et programme de rénovation urbaine) pourraient compléter les projets précédemment cités, en positionnant Łódź sur la scène internationale comme un nouveau centre urbain attractif (photo 6).

Photo 6 : Carrefour des rues Kilinskiego et Jaracza. Vue actuel, à gauche, et image de synthèse du programme de rénovation urbaine, à droite



source : Bureau de revitalisation et municipalité de Łódź pour l'image de synthèse

BIBLIOGRAPHIE

Baranowska-Skimina A., 2015, « Bezrobocie w Polsce I 2015 », eGospodarka (en ligne) <http://www.egospodarka.pl/art/galeria/120704,Bezrobocie-w-Polsce-I-2015,6,39,1.html>, consulté le 26.08.2016

Coudroy De Lille L., Wolaniuk A., 2005, « Łódź, ou les ressources territoriales d'une stratégie métropolitaine », *Géocarrefour*, Vol. 80/1, p. 35

Cysek M., 2014, *De la ville industrielle à la métropole stratégie, renouvellement de l'image et valorisation du patrimoine: le cas de Lille et de Łódź*, Thèse sous la direction de Didier Paris, Krzysztof Pawlowski,

Philippe Louguet, Université Lille 1, Université Technique de Łódź, Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

GUS – Baza Demografia: Wyniki badań bieżących: Stan i struktura ludności: Ludność: 2015: Ludność stan w dniu 31 XII: Ludność według płci i miast: Łódzkie

Janik M., Kusiński J., Stępniewski M., Szambelan Z., 2012, *Łódź na mapach 1793-1939*, Warszawa, Wydawnictwo Kusiński Jacek

Janiak M. 2013, Janiak o dworcu Łódź Fabryczna: Jest za duży. Szklarnia, [http:// Łódź.gazeta.pl/Łódź/1,35153,11840736,Janiak_o_dworcu_Łódź_Fabryczna__Jest_za_duzy__Szklarnia.html](http://Łódź.gazeta.pl/Łódź/1,35153,11840736,Janiak_o_dworcu_Łódź_Fabryczna__Jest_za_duzy__Szklarnia.html), consulté le 8.03.2013

Krzysztofik S., 2016, «Lokalny Program Rewitalizacji. Adaptacje zabudowy pofabrycznej w centrum Łodzi», in Walcza B.M., *Miasto przyjazne mieszkańcom*, Łódź, Pro-revita Politechnika Łódzka, p. 241

Lamprecht M., 2016, «Ewolucja kwartałów śródmiejskich łodzi w kontekście kurczenia się miasta. Współczesne wyzwania», *Studia Miejskie*, Vol. 23, Opole, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, p.112

Liszewski S., 2002, *Atlas miasta Łodzi*, Łódź, Łódzkie Towarzystwo Naukowe

Liszewski S., Koter M., 2009, *Łódź monografia miasta*, Łódź, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, p.240

Kowska-Wajnkim B., 2007, *100 lat łódzkiej energetyki*, Łódź, Hamal Andrzej Machejka, p.161

Michalski W., 2012, *Łódź Profil Miasta Łodzi*, Łódź, Profesjadruk, p.16

Piątek G., 2006, «Manufaktura w Łodzi Adaptacja XIX-wiecznej fabryki na centrum handlowe», *Architektura Murator* 10/2006 (145), p.46-55

Piech M., 2004, *Przemiany funkcjonowania terenów przemysłowych w latach 1988-1996 (w granicach kolei obwodowej)*, Łódź, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, p.29

Salm J., Wesołowski J., 1992, *Łódź, przewodnik*, Łódź, Zarząd Miasta Łodzi

Stefański K., 2008, *Atlas architektury dawnej Łodzi do 1939*, Łódź, Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie, p.13

Tylman A., 2016, «Partycypacja społeczna w finansowaniu procesów miejskich na przykładzie rewitalizacji», in Klamur E., *Terapia Finansów*, Łódź, Wydawnictwo Społecznej Akademii Nauk, p. 284

Wiewiórski J., 2013, *EC1 Dziennik Kolejowy*, <http://www.ec1kolejowy.pl/pl/historia.html>, consulté le 4.03.2013

Wiśniewski M., 2008, «Wiązanie energii, czyli rewitalizacja dawnej elektrociepłowni EC-1 w Łodzi i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne», in Walczak B. M., *Modele rewitalizacji i ich zastosowanie w miastach dziedzictwa europejskiego*, Łódź, Pro-revita Politechnika Łódzka, p.45-67

Wiśniewski M., 2012, *Wpływy planowania przestrzennego na rozwój strefy zurbanizowanej Łodzi w okresie powojennym*, Łódź, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, p.18

NOTES

1. Décision prise en 1820, concernant la ville de Łódź et incluant aussi les alentours de Zgierz.
2. Terrain très boisé et riche en ressources hydriques ; beaucoup de rivières n'existent plus.

3. Pendant cette période, Rajmund Rembielinski exerce la fonction de président de la Commission de la voïvodie de Mazovie.
4. 39% de Polonais, 35% d'Allemands, 25% de Juifs, 1% de Russes en 1877 (Michalski 2012).
5. Plans de 1823 - 1828 relatifs à la création d'une ville industrielle à Łódź.
6. Il s'agit de la zone surnommée *Posiadławodno-farbyczne* et dominée par les familles Grohman et Scheibler.
7. Il y a des établissements qui donnent directement sur la rue Piotrkowska (par exemple, le bâtiment du Grand Hotel – initialement siège d'une usine de laine et de coton) mais d'autres qui sont localisés au fond d'îlots (par exemple le complexe de Off Piotrkowska – ancienne filature et tissage Ramisch).
8. Łódź obtient le statut de voïvodie seulement en 1919.
9. Le plan général de Łódź de 1997 élargit le territoire de la zone urbanisée, davantage que tous les plans précédents.
10. État en janvier 2015 (Baranowska-Skimina A., 2015).
11. Actionnaires du projet de construction de la gare et des infrastructures avoisinantes : PKP PLK S.A. 71%, PKP S.A. 3,2% et la ville de Łódź 25,8%.
12. Actuellement, les bureaux réalisés par Skanskij et Budomalu sont en cours de construction. Le projet d'une autre agence surnommé « porte de la ville » débutera cette année 2017.
13. Marcin Dyguda, Direction d'investissement municipal de Łódź (ZarządInwestycjiMiejskich), entretien avec Monika Cysek-Pawlak (document inédit), Łódź, 11 :08 :2016 ;
14. Le carrefour des rues Kosciuszki et Zielona se situe à proximité immédiate de la rue Piotrowska – axe principal de la ville.
15. La résolution relative au KDP, conforme aux directives de l'UE de 1996, est entrée en vigueur en 2008.
16. D'une part, on a des manifestations de la population locale ; d'autre part des contestations venant des maires des villes connectées : Łódź, Poznan et Wroclaw.
17. Łódź, Zgierz, Pabianice, Koluszki, Ozorkow, Glowno, Strykow, aussi bien que d'autres directions importantes telles que Kutno, Sieradz, Lowicz et la ligne de Varsovie passant par Skierniewice.
18. À l'heure actuelle, il y a des arrêts de train sur ce périphérique.
19. A2, route européenne reliant l'Irlande à la Russie. En Pologne, la partie est, menant hors de Varsovie n'est pas encore réalisée.
20. A1 route européenne reliant la Norvège à la Grèce. En Pologne, la section sud menant de Piotrkow Trybunalski à Katowice, attend d'être contruite.
21. La société Mosty Łódź a signé le contrat pour l'exécution de l'ensemble du projet.
22. Le projet d'exécution est conçu par l'entreprise Progreg.
23. Sławomir Mikolajczyk, direction d'investissement municipal de Łódź, entretien avec Monika Cysek-Pawlak (document inédit), Łódź, 24/08/2016
24. De la rue Piotrkowska à la traverse suivante Kosciuszki.
25. 4,1km du nouveau trajet du couloir rue Rokicinska.
26. Il y a deux types de mobilier urbain. Le premier, reprenant le style historique conçu pour la zone centrale de la ville ; le deuxième introduit en banlieue.
27. L'ensemble coûte 626 millions zł. dont environ la moitié est financée par l'UE.
28. Le centre commercial a été vendu par son fondateur (le groupe Apsys) en 2012 pour 390 millions d'Euros, ce qui fait de cette opération le plus grand transfert de propriété pour cette année en Pologne.
29. Le *rynek* est traditionnellement une place de marché au centre des villes polonaises.
30. Cf. Conférence sur Manufaktura, 25/05/2016
31. Voir la qualité des travaux de restauration exécutés entre 2012 et 2014 dans l' ArtInkubator localisé dans l'ancien complexe industriel de Karol Scheibler et Ludwik Grohman.

32. Marek Janik, architecte de la ville, entretien avec Monika Cysek-Pawlak (document inédit), Łódź, 28/07/2016.
 33. Grâce à sa demande, l'ensemble des bâtiments du site obtient le statut de monument historique (1993).
 34. Nom officiel du projet inscrit dans le décret municipal de la ville de Łódź.
 35. Paweł Żuromski, directeur du projet de revitalisation de l'EC1, entretien avec Monika Cysek-Pawlak (document inédit), Łódź, 24/10/2015.
 36. Marek Żydowicz est l'organisateur du festival de films Camerimage. Cet événement a été organisé à Łódź de 2000 au 2009, et est devenu un élément important du calendrier culturel de la ville.
 37. L'achat de l'EC1 Est à la ville de Łódź a été effectué en 2006 avec une réduction de prix de 99,9%. Cette remise a été obtenue à deux conditions. La première est le profil d'activités culturelles que la fondation doit assurer après la reconversion. La deuxième concerne le mode de financement des travaux selon lequel le budget de la ville et les fonds de l'UE doivent couvrir les coûts de revitalisation du bâtiment alors que la fondation finance les équipements.
 38. Il s'agit de *l'Institution de la culture - Łódź ville de la culture*, désignée comme aménageur par la ville de Łódź.
 39. En 2013, l'édifice a obtenu le grand prix du concours national d'architecture «Bryłaroku».
 40. L'EC1 Est est inscrit comme « monument évident », pendant que l'EC1 ouest, y compris les nouveaux bâtiments, est inscrit dans le « registre des monuments ». Dans le système polonais, le classement au « registre des monuments » est plus contraignant pour les investisseurs que celui en tant que « monument évident ».
 41. Dans la nomenclature polonaise : « Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego ».
 42. Les travaux sur le nouveau document sont actuellement en cours.
-

RÉSUMÉS

Les problématiques concernant les villes post-industrielles se manifestent dans la recherche urbaine sous différents aspects : économique, social et spatial. Le but de cette publication est d'illustrer comment cette question épineuse se traduit dans l'espace métropolitain de Łódź, troisième ville de Pologne si on prend en compte son nombre d'habitants. Actuellement, l'ensemble des acteurs institutionnels (mairie, région, ministères) sont mobilisés afin de réaliser plusieurs projets de grande ampleur. La méthodologie de recherche retenue s'appuie sur leurs analyses spatiales et fonctionnelles. D'une part, il s'agit d'investir dans les infrastructures ; d'autre part, les différentes actions se focalisent sur la reconversion du tissu urbain historique. Il semble que, par le biais de divers projets, d'une importance capitale pour la structure urbaine, la ville poursuit différentes pistes de développement. La question majeure concerne donc la cohérence des stratégies adoptées. De plus, l'article souligne la nécessité de renforcer le rôle des investissements privés dans la nouvelle approche.

The problematic of the post-industrial city is present in urban research in different aspects: economic, social and spatial. The purpose of this paper is to illustrate how the problems are reflected in the metropolitan area of Łódź, the third largest city in Poland. Currently, several significant large-scale projects are being carried out. The chosen research methodology is based

on their spatial and functional analyzes. On the one hand, it is about investing in infrastructure; on the other hand, actions focus on the reconverting of the historical fabric. It seems that by carrying out various projects, which are so important for the urban structure, the city is pursuing different development paths. The major question therefore refers to the consistency of the strategy adopted: points of agreement and disagreement. In addition, the paper stresses the need to strengthen the role of private investment in this new approach.

INDEX

Mots-clés : Łódź, ville post-industrielle, désindustrialisation, reconversion, patrimoine industriel, stratégie de développement, transport

Schlüsselwörter : Łódź, post-industrielle Stadt, Deindustrialisierung, Revitalisierung, Industrieerbe, Entwicklungsstrategie, Transport

Keywords : Łódź, post-industrial city, deindustrialization, industrialization, reconversion, industrial heritage, development strategy

AUTEUR

MONIKA MARIA CYSEK-PAWLAK

Maître de Conférences, Université Polytechnique de Łódź